



November 2023

Nicht amtlich publizierte Fassung  
Ce texte n'a pas encore fait l'objet d'une publication officielle  
Fa fede soltanto la versione che sarà pubblicata ufficialmente

# Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung

## Erläuternder Bericht

Aktenzeichen: BAV-242.1-5/4/4

### Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Grundzüge der Vorlage</b> .....	<b>2</b>
1.1	Geltungsbereich der NZV .....	3
1.2	Netzzugangsbewilligung .....	3
1.3	Netznutzungsplanung .....	4
1.4	Trassenpreis .....	4
1.5	Fahrplan .....	5
<b>2</b>	<b>Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen</b> .....	<b>5</b>
2.1	Änderungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) SR 742.122 .....	5
2.2	Änderungen der Verordnung des BAV über den Netzzugang (NZV-BAV) SR 742.122.4 .....	12
2.3	Totalrevision der Fahrplanverordnung (FPV) SR 745.13 .....	14



## 1 Ausgangslage und Grundzüge der Vorlage

Die Vorlage befasst sich mit der Weiterentwicklung der rechtlichen Grundlagen für den Zugang von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur schweizerischen Schieneninfrastruktur sowie mit der Erstellung von Fahrplänen für den Personenverkehr.

Die Rahmenbedingungen für den Zugang zum Schienennetz, d. h. die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch EVU, sind in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122) geregelt. Sie legt unter anderem die Voraussetzungen für die Netzzugangsbewilligung, die Regeln für die Planung der Netznutzung und die Trassenvergabe sowie den Trassenpreis fest. Diverse Bestimmungen der NZV sind in der Verordnung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vom 14. Mai 2012 über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4) präzisiert.

Die Bestimmungen der NZV sind wichtige Grundlage für die Markterlöse der Schieneninfrastrukturbetreiberinnen einerseits und für die Kosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen andererseits. Für den Abschluss der Leistungsvereinbarungen gemäss Artikel 51 Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) ist von grosser Bedeutung, dass für die Planrechnungen der Unternehmen Planungssicherheit besteht. Daher ist alle vier Jahre eine Überprüfung dieser Bestimmungen angezeigt. Die letzte Teilrevision der NZV wurde für die Periode der Leistungsvereinbarungen (LV) 2021-2024 ausgelöst und ist seit dem 01.01.2021 in Kraft. Diesem Rhythmus folgend sollen die beantragten Änderungen auf den 1. Januar 2025 in Kraft treten und für die die Leistungsvereinbarungsperiode 2025-28 gelten.

Der Trassenpreis als Entgelt, das die EVU an die Infrastrukturbetreiberinnen für die Benutzung von deren Schienennetz entrichten, ist im Rahmen der Bestimmungen über den Netzzugang ein zentrales Element. Es soll für die kommenden LV-Periode an der bisherigen Struktur des Schweizer Trassenpreissystems festgehalten und keine Änderungen auf Stufe NZV vorgenommen werden.

Das BAV hat 2022/23 eine Evaluation des geltenden Trassenpreissystems durchgeführt. Die Empfehlungen der Evaluation zeigen einen umfassenderen Anpassungsbedarf. Für die Umsetzung werden seitens des BAV umfassende Arbeiten gestartet. Die Umsetzung der Empfehlungen soll daher in die Rechtsanpassungen mit Blick auf die übernächste Leistungsvereinbarungsperiode 2029-32 erfolgen. Unabhängig hiervon werden die für die Bemessung der Trassenpreise relevanten Bestimmungen auf Stufe NZV-BAV im Frühjahr 2024 durch das BAV festgelegt und sind dann für die LV 2025-28 massgebend.

Ein dringender Anpassungsbedarf der NZV ergibt sich zudem einerseits aus der Änderung von drei Rechtsgrundlagen und andererseits aus den erheblichen Nachteilen, die sich ohne eine Reform ergeben würden. Als erste Rechtsgrundlage wurde die neu geschaffene Zuständigkeit von RailCom und der Trassenvergabestelle (TVS) im EBG angepasst. Zweitens wurde die fachliche Eignung in der neuen Ausgestaltung der Sicherheitsbescheinigung im EBG und in der Verordnung vom 4. November 2009 über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV; SR 742.141.2) definiert. Drittens ergibt sich der Bedarf aus der Übernahme der Durchführungsverordnung (EU) 2015/10<sup>1</sup>. Ohne Revision besteht weiterhin eine offene Pendeiz der Schweiz gegenüber der EU im Bereich der Übernahme der Durchführungsverordnung (EU) 2015/10. Bezüglich der Höhe der Versicherungssumme und der Ausgestaltung der Haftung für die Netzzugangsbewilligung besteht die Gefahr, dass die Unternehmen ohne Anpassung keine Versicherung mehr abschliessen können.

Die Schweiz hat das europäische Verfahren über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme sowie die Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen mittels Anpassung der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. November 1983 (EBV; SR 742.141.1) per 1. Dezember

<sup>1</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/10 der Kommission vom 6. Januar 2015 über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 870/2014 Text von Bedeutung für den EWR, Fassung gemäss ABI. L 3 vom 7.1.2015, S. 34

2019 übernommen. Mit der Einführung dieses europäischen Verfahrens erteilt das BAV für internationale Verkehre (Mehrländerverkehr) sowie für Grenzverkehre ausländischer Eisenbahnunternehmen keine Sicherheitsbescheinigung (SiBe) Teil B mehr, welche den Nachweis einer Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von 100 Mio. Franken erforderte. Dennoch müssen auch diese EVU weiterhin über eine genügende Haftpflichtversicherung verfügen. Durch den Wegfall der SiBe Teil B ist zugleich die Möglichkeit zur Überprüfung ausländischer Unternehmen auf eine Versicherungssumme von 100 Mio. Franken entfallen. Diese rechtliche Lücke gilt es zu schliessen.

Weiter werden die Bestimmungen der NZV bezüglich der Netznutzungsplanung und des Trassenpreises an die Erfahrungen aus der Praxis angepasst, z.B. Entschädigungen für Kapazitätsbeschränkungen, die mindestens ein ganzes Fahrpanjahr dauern.

Die Arbeiten zur Aktualisierung der Bestimmungen über die Netznutzungsplanung und die Trassenvergabe haben zudem gezeigt, dass ein inhaltlicher Zusammenhang mit der Erstellung des Fahrplans besteht. Dementsprechend wurde die Fahrplanverordnung vom 4. November 2009 (FPV; SR 745.13) einer Revision unterzogen, die zu einer Totalrevision führte.

Mit der Vorlage entstehen keine Unvereinbarkeiten mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz.

### **1.1 Geltungsbereich der NZV**

Der derzeitige Anwendungsbereich der NZV schliesst Dritte aus (Art. 1 Abs. 1 NZV). Dies wirft die Frage auf, ob die kommerzielle Verantwortung, sprich Dritte, in der NZV eine Rolle spielen sollte. Auf der Ebene des EBG sind Dritte im Geltungsbereich vorgesehen. Die Frage ist vor allem im Zusammenhang mit dem Trassenpreis von Bedeutung. Die Hupac AG zum Beispiel gilt nach heutiger Handhabung von Artikel 9a Absatz 4 EBG als "an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiertes Unternehmen". Sie bestellt Züge, ohne selbst EVU zu werden. In dieser Diskussion sind auch Haftungsfragen zu berücksichtigen. Diese spielen sowohl im Innen- als auch im Aussenverhältnis eine Rolle. Eine solche Änderung des Anwendungsbereichs kann tiefgreifende Auswirkungen auf die gesamte NZV haben. Die Fragestellung soll daher in einem anderen Rahmen vertieft werden und in eine nachgelagerte Revision NZV fliessen.

Der Geltungsbereich für die Bestimmungen des 6. Abschnitts über die Trassenpreise soll neu auch für Strecken gelten, für die der Bund mit der Infrastrukturbetreiberin eine Leistungsvereinbarung nach Artikel 51 EBG oder mit dem EVU eine Angebotsvereinbarung nach Artikel 21 der Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) abgeschlossen hat (Art.1 Abs. 4 NZV).

### **1.2 Netzzugangsbewilligung**

Wer in der Schweiz Eisenbahnverkehr durchführen will, benötigt nach Artikel 8c ff. EBG eine Genehmigung als EVU, die sogenannte Netzzugangsbewilligung und eine SiBe. Vorbehalten bleibt das Recht zur regelmässigen und gewerbsmässigen Personenbeförderung nach den Artikeln 6-8 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 (PBG; SR 745.1). Das BAV erteilt die Netzzugangsbewilligung für höchstens zehn Jahre, wenn das Unternehmen:

- a) über eine genügende Organisation sowie über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen verfügt, um einen sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten;
- b) finanziell leistungsfähig ist und über einen genügenden Versicherungsschutz verfügt;
- c) die Anforderungen an die Zuverlässigkeit der mit der Geschäftsführung betrauten Personen erfüllt;
- d) die arbeitsrechtlichen Vorschriften und die branchenüblichen Arbeitsbedingungen einhält;
- e) ihren Sitz in der Schweiz hat.

Die NZV regelt gestützt auf Artikel 8c und 8d EBG die Einzelheiten. Neu soll die Netzzugangsbewilligung nicht mehr auf bestimmte Verkehrsarten oder Strecken beschränkt werden.

Beim Netzzugang für schweizerische Unternehmen kann der Verweis auf die fachliche Eignung aufgrund der Änderungen im EBG und in der STEBV in der NZV gestrichen werden. Zudem wird mit der Übernahme der Durchführungsverordnung (EU) 2015/10 die Kompetenz zur Einforderung einer Sicherheitsleistung vom BAV auf die Infrastrukturbetreiberin übertragen. Die Höhe der Versicherungssumme und die Ausgestaltung der Haftung wurden überprüft und für Schweizer Unternehmen angepasst.

Durch den Wegfall der SiBe Teil B ist eine Lücke im Netzzugang für ausländische Unternehmen entstanden, die mit der vorliegenden Revision geschlossen wird.

Die Netzzugangsvereinbarung wird in den Vorgaben zum Vertragsinhalt an die heutige Zeit angepasst und künftig öffentlich publiziert. Mit der im EBG eingeführten und per 1. Juli 2020 resp. 1. Januar 2021 in Kraft gesetzten Zuständigkeit der TVS entfällt die Meldepflicht der Infrastrukturbetreiberinnen auf ihrem eigenen Netz gegenüber dem BAV.

### 1.3 Netznutzungsplanung

Im Bereich Netznutzungsplanung werden verschiedene Anpassungen vorgeschlagen. Die Kriterien für die Aufnahme von Kapazitätsbeschränkungen wegen Bauarbeiten im Netznutzungsplan (NNP) sind heute nicht klar genug. Es wird daher eine Präzisierung vorgeschlagen sowie eine Verknüpfung mit der Liste der Kapazitätsbeschränkungen für Bauarbeiten, die gemäss Artikel 11b NZV zu veröffentlichen sind. Entsprechend ergeben sich verschiedene Anpassungen und Präzisierungen bezüglich der Trassenzuteilung und den planbaren Bauarbeiten (Art. 11b), z.B. zur Bekanntgabe von Bauarbeiten oder zur Entschädigung. Weiter wird ein neuer Artikel im Zusammenhang mit sog Projekt *Timetabling and Capacity Redesign* (TTR) vorgeschlagen. Das TTR ist ein Europäisches Projekt zur besseren Abstimmung des Trassenbestell- und Zuteilungsprozesses auf die jeweiligen Marktbedürfnisse von Personen- und Güterverkehr. Es gibt auf europäischer Ebene noch verschiedene offene Fragen bezüglich der genauen Ausgestaltung der Prozesse. Die Idee vom neuen Artikel ist, Pilotversuche zu ermöglichen, um Erfahrungen zu sammeln, die für die Einführung vom TTR nötig sind.

### 1.4 Trassenpreis

Der Trassenpreis ist im Artikel 9c EBG sowie in der NZV und in der NZV-BAV geregelt. Es handelt sich um ein Entgelt, welches die EVU den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) zahlen müssen, um auf deren Schienennetz fahren zu dürfen. Der Trassenpreis setzt sich aus dem Preis für die Grundleistungen und den Preisen für die Zusatzleistungen zusammen (Art. 18 Abs. 1 NZV). Der Preis für die Grundleistungen setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen: dem Basispreis, dem Deckungsbeitrag und dem Strompreis (Art. 18 Abs. 2 NZV).

Die Trassenerlöse sind neben den Abgeltungen des Bundes die wichtigste Einnahmequelle der ISB und belaufen sich auf rund 1,5 Milliarden Schweizer Franken pro Jahr (Durchschnitt von 2017 – 2021, ohne die durch COVID-19 verursachten Verkehrseinschränkungen). Auf diese Weise deckt der Verkehr etwa ein Drittel der Kosten für die Eisenbahninfrastruktur (Substanzerhalt und Betrieb). Die restlichen ungedeckten Kosten werden vom Bund über die Leistungsvereinbarungen mit den ISB getragen.

Mit der vorliegenden Konsultation werden jedoch nur Änderungen eingeführt, welche keine Auswirkungen auf die Festlegung des Trassenpreises haben. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Verbesserungen bzw. Präzisierungen und Vereinfachungen.

Änderungen, welche die Festlegung des Trassenpreises für die Leistungsvereinbarungen der Periode 2025 – 28 betreffen, werden in einer separaten Vorlage behandelt. Darüber fand zwischen dem 28. Juni und dem 11. August, mit teilweiser Erstreckung bis 15. September 2023 eine Einbindung der interessierten Kreise<sup>2</sup> (EIK) für die Teilrevision der NZV-BAV statt. Konsultiert wurden die ISB, die EVU, die Kantone, die Trassenvergabestelle und verschiedene Verbände, wie z.B. VAP, Cargorail, VöV und

<sup>2</sup> Die Konsultationsunterlagen findet sich unter [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Publikationen > Vernehmlassungen > Konsultationen BAV > Abgeschlossene Verfahren.

Railplus. Ziel jener Teilrevision ist es, die relevanten Änderungen vorzunehmen, um die Trassenpreise so festzulegen, dass die Grenzkosten der Infrastruktur für die nächste Leistungsvereinbarungsperiode 2025-28 gedeckt sind. Die darin enthaltenen Änderungen beschränken sich auf die Aktualisierung der Basispreise im Art. 1 und der Anhänge 1 und 2 zu den Nachfrage- und Haltezuschlägen. Über die Einführung des aktualisierten Basispreises wird nach Auswertung der durchgeführten EIK und nach Überprüfung der IST-Kostendeckung der SBB-Grenzkosten für die Jahre 2022 und 2023 im Frühling 2024 definitiv entschieden. Die entsprechende Information erfolgt separat und unabhängig von dieser Vorlage.

Weiter hat das BAV 2022/23 eine Evaluation der Anzelelemente des neuen Trassenpreissystems 2017 durchführen lassen. Die Prüfung und Umsetzung der Empfehlungen des Schlussberichts<sup>3</sup> erfolgt auf die übernächste Leistungsvereinbarungsperiode 2029-32 hin. Konkret bedeutet dies, dass der Trassenpreissystem mit den bisherigen Anzelelementen für die LV-Periode 2025-28 unverändert bleibt.

## 1.5 Fahrplan

Die FPV regelt gestützt auf Artikel 13 Absatz 3 PBG das Verfahren für die Erstellung und Veröffentlichung der Fahrpläne für die regelmässigen Fahrten zur Personenbeförderung der Transportunternehmen, die über eine Personenbeförderungskonzession nach Artikel 6 PBG verfügen oder ihnen durch Staatsvertrag gleichgestellt sind, sowie der Transportunternehmen, die sich freiwillig dieser Verordnung unterstellen.

Im Rahmen der Totalrevision der FPV wird der in den anderen Erlassen bereits eingeführte Begriff «Unternehmen» anstelle «Transportunternehmen» eingeführt. Weiter wird der Ablauf des Fahrplanverfahrens auf Verordnungsstufe präzisiert und an die technische Entwicklung zur Datenübermittlung angepasst. So können heute mehr Daten an eine für elektronische Auskunftssysteme geeignete Stelle übermittelt werden, dies gilt sowohl für Fahrplanentwurfsdaten, Fahrplan- und Echtzeitdaten wie auch für Ereignisdaten. Eine Flexibilisierung des Fahrplanverfahrens, insbesondere bezüglich einer rollierenden Planung, ist vorliegend kein Thema.

## 2 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

### 2.1 Änderungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) SR 742.122

#### **Neu Artikel 1 Absatz 4 - Geltungsbereich für Trassenpreis in Bezug auf Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b NZV**

Artikel 1 Absatz 3 NZV sieht bestimmte Fälle vor, in denen kein Netzzugang zu gewähren ist. Die in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a und Buchstabe c NZV geregelten Ausnahmen sind aus heutiger Sicht nach wie vor sinnvoll. Die Anwendung von Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b NZV führt in der Praxis jedoch zu Situationen, in denen zwar keine Netzzugangsbewilligung erforderlich ist, aber dennoch ein Trassenpreis zu entrichten ist. Beispiele sind die abgeltungsberechtigten Teile der Wengernalpbahn AG oder der Transports Montreux-Vevey-Riviera AG. Solche Fälle sind neu in den Geltungsbereich des 6. Abschnitts der NZV aufzunehmen. Die NZV ist in einem neuen Artikel 1 Absatz 4 NZV entsprechend zu ergänzen.

#### **Artikel 3 Absatz 2 - Aufhebung der Beschränkung auf bestimmte Verkehrsarten und Strecken**

Dieser Absatz kann gestrichen werden. Netzzugangsbewilligungen werden heute nicht mehr auf bestimmte Verkehrsarten oder Strecken beschränkt. Es gibt weder heute noch in Zukunft Argumente oder Fälle, die eine solche Beschränkung aus heutiger Sicht rechtfertigen würden.

<sup>3</sup> Der Schlussbericht findet sich unter [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Publikationen > Berichte und Studien > Weitere Themen

#### Artikel 4 - Aufhebung Verweis auf fachliche Eignung auf Grund EBG und STEBV

Aufgrund der Trennung der NZB) und der SiBe ist der Verweis auf die SiBe als zuständiges Verfahren zur Klärung der fachlichen Eignung für einen sicheren und zuverlässigen Betrieb in der NZV nicht mehr notwendig. Die gesetzliche Grundlage für die Erteilung der NZB und der SiBe sind in [Artikel 8c EBG](#) festgelegt. Die Ausführungsbestimmungen sind neu aufgeteilt für die NZB in der NZV und für die SiBe in der [STEBV](#) .

#### Artikel 5a - Übernahme der Durchführungsverordnung (UE) 2015/10 Kompetenz Einforderung einer Finanzgarantie

Dieser Artikel enthält die Kompetenz des BAV zur Ermächtigung von ISB, Sicherheitsleistungen bei den EVU einzufordern. Aufgrund der Übernahme der [Durchführungsverordnung \(EU\) 2015/10](#) muss der Artikel angepasst werden. Die Europäische Union ist der Ansicht, dass die Kompetenz zur Einforderung einer Sicherheitsleistung bei einer Infrastrukturbetreiberin und nicht bei einer staatlichen Stelle liegen muss. Die Kompetenz des BAV wird gestrichen und der Artikel in den 5. Abschnitt (neu Art. 15a NZV) verschoben. Aufgrund der erweiterten Rolle der Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom im Bereich der Nichtdiskriminierung kann die Zuständigkeit des BAV der Infrastrukturbetreiberinnen übertragen werden. Wendet eine Infrastrukturbetreiberin das Instrument der Finanzgarantie gegenüber einem Eisenbahnverkehrsunternehmen missbräuchlich an, so kann sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen wegen Diskriminierungsverdacht an die RailCom wenden.

#### Artikel 5b Absatz 1 - Höhe Versicherungssumme und Ausgestaltung der Haftung für NZB sowie Neuformulierung im Einklang mit Erfahrungen im Ausland

Im Rahmen von Gesprächen mit dem Versicherungsverband Schweizerischer Transportunternehmen (VVST), der heute die Mehrheit der Unternehmen mit Netzzugangsbewilligung versichert, wurde die schwierige Situation auf dem weltweiten Rückversicherungsmarkt diskutiert. Die bekannten Schadensfälle in Europa gehen von geringeren Schadenssummen als den geforderten 100 Mio. Franken aus. Die Nachbarstaaten haben tiefere Versicherungssummen als die Schweiz. Eine Auswertung der Sachschäden der Jahre 2009 bis 2023 zeigt, dass Grossereignisse in der Schweiz im Durchschnitt deutlich unter 100 Mio. Franken liegen.

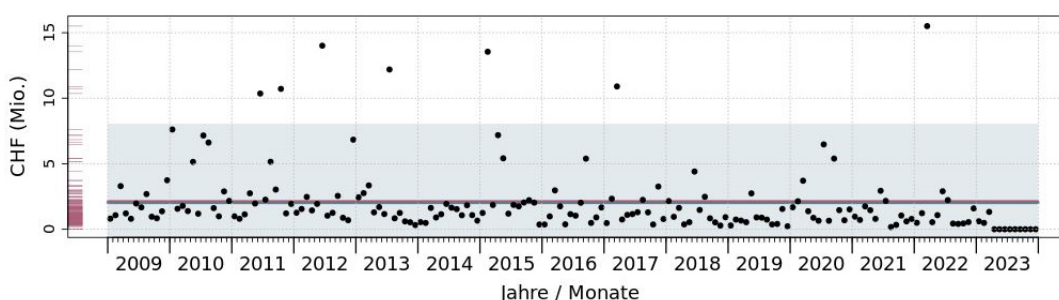


Abbildung 1: Sachschäden pro Jahr in Mio. CHF

Im Luftfahrt- und Energiesektor sind höhere Deckungssummen üblich. In Zusammenarbeit mit dem VVST sowie mit Hilfe eines versicherungsmathematischen Gutachtens der Universität Bern wurde die Höhe der Versicherungssumme überprüft. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass unter Berücksichtigung des Stichprobenfehlers der erwartete Anspruch unter 5,2 Mio. Franken liegen wird. Eine wesentliche Einschränkung dieser Analyse ist, dass die Daten der SBB sowie europäische Daten nicht in der Stichprobe enthalten sind. Dies macht Verallgemeinerung dieses Ergebnisses auf den gesamten Eisenbahnverkehr fraglich. Aus diesem Grund wird die Versicherungssumme von 100 Mio. Franken beibehalten. Eine europaweite Erhebung der Zahlen und damit eine wissenschaftlich fundierte Festlegung der notwendigen Versicherungssumme wäre für eine nächste Revision wünschenswert. Erste Gespräche auf Stufe der ERA (*European Union Agency for Railways*) haben bereits stattgefunden.

In Diskussionen mit dem VVST wurde klar, dass die aktuelle Formulierung von Artikel 5b Absatz 1 NZV präzisiert werden muss. Insbesondere ist zu klären, wie oft der Schutz pro Periode vorhanden sein muss. Deutschland nutzt folgende Formulierung: «Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt insgesamt 20 Mio. Franken je Schadensereignis und muss für jede Versicherungsperiode mindestens zweimal zur Verfügung stehen.» Diese Formulierung kann bis auf die Versicherungssumme auch in der Schweiz angewendet werden. Um genügend früh handeln zu können, soll das BAV bereits nach einem ersten Schadensfall informiert werden. Die [Vorlage für Nachweis Haftpflichtversicherung](#) wurde entsprechend ergänzt. Der Begriff der Versicherungsperiode ist auslegungsbedürftig und wird daher auf einen Jahreszeitraum präzisiert. So wird es auch in Deutschland gehandhabt. Diese Anpassung entschärft die aktuell schwierige Situation auf dem weltweiten Rückversicherungsmarkt. Gleichwertige Sicherheiten können immer noch anstelle einer Versicherung eingereicht werden.

### **Artikel 9- Gesetzeslücke durch Wegfall SiBe Teil B**

Durch den Wegfall der SiBe Teil B im Dezember 2019 wird die Versicherungsgarantie von 100 Mio. Franken nicht mehr geprüft. Damit entsteht für ausländische Unternehmen eine rechtliche Lücke auf Verordnungsstufe. Für die Prüfung der ausländischen Unternehmen muss neu eine Rechtsgrundlage geschaffen werden. So soll in Artikel 9 NZV im 3. Abschnitt festgelegt werden, dass der Versicherungsschutz für ausländische Unternehmen gleich sein muss wie für schweizerische Unternehmen (Art. 5b NZV).

### **Artikel 9a Absatz 1 Buchstabe e und Absatz 2 - Netznutzungspläne**

Die Kriterien für die Aufnahme von Intervallen in den Netznutzungsplan (NNP) sind heute nicht klar genug. Neu werden im Artikel 9a Absatz 1 Buchstabe e genaue Kriterien definiert. Diese Kriterien entsprechen die der Liste der Bauarbeiten von Artikel 11b Absatz 1a. Die Liste nach Artikel 11b wird mit dem NNP verknüpft, um Kohärenz zu gewährleisten. Ziel ist es, dass Kapazitätsbeschränkungen früher geplant und im NNP besser berücksichtigt werden. Auch die Netznutzungspläne, die früher als 24 Monate vor Fahrplanwechsel veröffentlicht werden, müssen die bekannte Kapazitätsbeschränkungen enthalten.

Der NNP kann auch Angaben über Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder einer Einschränkung von weniger als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag sowie ihre Auswirkungen auf die Kapazitäten jeder Verkehrsart enthalten.

### **Artikel 9b Absatz 1 - Netznutzungspläne**

Siehe Erläuterung zur Artikel 9a Absatz 1 Buchstabe e.

### **Artikel 11 Absatz 1 - Antragsfrist für Trassen**

Es handelt sich um eine Präzisierung der Verantwortlichkeit sowie um eine Definition der ordentlichen Trassenzuteilung.

### **Artikel 11b – Planbare Bauarbeiten**

Der Titel des Artikels wird angepasst, der Artikel 11b betrifft nun explizit nur planbare Bauarbeiten. Alles, was ordentlicher Unterhalt, Erneuerung und Ausbau ist, ist planbar.

### **Artikel 11b Absatz 1 – Beantragen von Kapazitäten für planbare Bauarbeiten**

Der bisherige Absatz 4 wird als Grundsatzbestimmung an den Anfang gesetzt.

### **Artikel 11b Absatz 2 und 4 – Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen**

Der aktuelle Artikel 11b Absatz 1 wird präzisiert und in Absatz 2 und 4 aufgeteilt. Im Absatz 2 sind die Kriterien ähnlich wie in der Richtlinie 2012/34/EU<sup>4</sup> (siehe Anhang VII Nummer 8) eingefügt. Im Absatz 4 wird festgelegt, dass die an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessierten Unternehmen und wichtige Betreiber von betroffenen Serviceeinrichtungen zu konsultieren sind, im Sinne der Richtlinie 2012/34/EU<sup>5</sup> (siehe Artikel 3 sowie Anhang VII Nummern 10).

### **Artikel 11b Absatz 3 – Bekanntgabe von Kapazitätsbeschränkungen**

Es geht um eine Präzisierung der Kriterien, in Kohärenz mit den Kriterien vom Absatz 2.

### **Artikel 11b Absatz 5 und 6 – Vereinbarung und Anordnung von Kapazitätsbeschränkungen nach Ablauf der für die Bekanntgabe geltenden Fristen gemäss Absatz 2 und 4**

Die Begriffe werden homogenisiert: Kapazitätsbeschränkungen gemäss Artikel 11b Abs. 2 und Transportketten gemäss Artikel 11b Absatz 7 NZV.

Wenn Kapazitätsbeschränkungen keine Auswirkungen auf die Transportketten im Personenverkehr haben und besteht die Möglichkeit, andere Strecken für den Gütertransport zu nutzen, können die Infrastrukturbetreiberinnen auch nach den gesetzten Fristen mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen Kapazitätsbeschränkungen vereinbaren (Absatz 5).

Wenn Kapazitätsbeschränkungen Auswirkungen auf die Transportketten im Personenverkehr haben oder es besteht keine Möglichkeit, andere Strecken für den Gütertransport zu nutzen, können die Infrastrukturbetreiberinnen bei drohenden wesentlichen Nachteilen für das Vorhaben oder Bauprojekt ausnahmsweise Kapazitätsbeschränkungen anordnen. Es muss mindestens die Frist für die Publikation der geänderten Fahrpläne, also zwei Monate gemäss Artikel 11b Absatz 7, eingehalten werden (Abs. 6).

Mit drohenden wesentlichen Nachteilen für das Vorhaben oder Bauprojekt ist z.B. gemeint, wenn es zu deutliche Zeitverzögerung führt, oder wenn der Substanzerhalt gefährdet wird mit beispielweise verlängere Sperrungen.

### **Artikel 11b Absatz 7 bis 9 – Kapazitätsbeschränkungen die weniger als ein Fahrplanjahr dauern**

Es ist zu präzisieren, dass die Absätze 6 bis 8 nur für Kapazitätsbeschränkungen, die weniger als ein Fahrplanjahr dauern, gelten. In diesem Fall stehen Trassen des Jahresfahrplans für eine gewisse Zeit nicht zur Verfügung und bestellte Angebote können in dieser Zeit nicht gefahren werden. Die Infrastrukturbetreiberin muss dafür Ersatz leisten. Dazu wird die bisherige Regelung weitergeführt.

Der Absatz 8 entspricht dem Absatz 7 des geltenden Rechts, der nicht geändert wird.

Im Absatz 8 werden die bisherige Interpretation und Praxis fortgeführt und verbindlich geregelt.

### **Artikel 11b Absatz 10 - Kapazitätsbeschränkungen die mindestens ein ganzes Fahrplanjahr dauern**

Bisher gab es zwar eine Praxis für den bestellten Verkehr, wer im Falle einer Kapazitätsbeschränkung von mehr als einem Jahr allfällige Mehrkosten zu tragen hat. Aber es fehlte dazu die formelle Festle-

<sup>4</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung), ABl. L 343, vom 14.12.2012, S. 32; zuletzt geändert durch Delegierter Beschluss (EU) 2017/2075, ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69.



gung. Diese wird hier eingeführt. Es muss der Einzelfall betrachtet werden. Es ist im Einzelfall zu entscheiden, welches Angebot zu offerieren und zu bestellen ist. Dabei werden die Kosten des angepassten Angebots mit Ersatzverkehr mit einem anderen Jahr verglichen, in der Regel mit dem Vorjahr. Es ist aber auch ein Vergleich mit künftigen Jahren möglich.

- Zeigt der Vergleich insgesamt höhere Kosten, so ist das Angebot analog zu unterjährigen Sperrungen so zu offerieren, wie wenn es keine Sperre gäbe. Die ISB, welche die Strecke sperrt, muss die Mehrkosten für den Ersatzverkehr übernehmen. Allfällige Differenzen zwischen Abgeltungen und effektiv geplanten ungedeckten Kosten der EVU sind als Ausgleich zu Gunsten der ISB zur Finanzierung des Ersatzverkehrs zu verwenden.
- Sind die Kosten gleich oder kleiner, erfolgt kein Ausgleich, d.h. die Ersparnis geht in der Regel zu Gunsten der Besteller. Zu offerieren ist das effektiv geplante Angebot inklusive Ersatzverkehr.

Im Fernverkehr wird ein allfälliger Ersatzverkehr durch die Infrastrukturbetreiberin finanziert, sofern ein Bahnhof nicht bedient wird.

Die Infrastrukturbetreiberin trägt die Mehrkosten eines Ersatzverkehrs, wenn ein Anschlussgleis nicht bedient werden kann.

#### **Artikel 11b Absatz 11 und 12**

Die Absätze 11 bzw. 12 entsprechen den Absätzen 9 bzw. 10 des geltenden Rechts, die nicht geändert werden.

#### **Artikel 12 Absatz 1 - Trassenzuteilung**

Es werden zwei Fälle unterschieden. In der ordentlichen Trassenzuteilung (gemäss Art. 11 Abs. 1), werden die Trassen aufgrund des Netznutzungsplans zugeteilt. Andernfalls gilt die Regel «*first come, first served*».

#### **Artikel 12 Absatz 3 – Zuteilung von freigebliebenen Trassen einer anderen Verkehrsart für ein konzessionspflichtiges Angebot des Personenverkehrs**

Es geht um eine Präzisierung, die Fern- sowie Regionalverkehr betrifft.

#### **Artikel 12a Absatz 5 und 6 – Überlastete Strecken**

Diese Absätze des Artikels betreffen strukturelle Kapazitätsengpässe, die in anderen Prozessen behandelt werden (Ausbauschnitte, siehe Artikel 5 Absatz 2 KPFV sowie Artikel 15 bis 18 KPFV).

#### **Artikel 12b Absatz 3 - Rahmenvereinbarung**

Es wird im Absatz 3 explizit präzisiert, dass der Abschluss einer Rahmenvereinbarung bei der Trassenvergabestelle zu beantragen ist.

#### **Artikel 12c Absatz 2 Buchstabe b - Konfliktregelung**

Diese Kompetenz ist gemäss Artikel 9f EBG seit 1. Januar 2021 neu bei der Trassenvergabestelle. Die Rahmenbedingungen, um den Vorrang zu definieren, sind präzisiert.

## **Artikel 14 - Betriebsstörungen und nicht planbare Bauarbeiten**

Der Titel wird präzisiert, da Artikel 11b neu explizit nur planbare Bauarbeiten betrifft. Mit Betriebsstörung ist jede Abweichung vom geplanten Ablauf gemeint (z.B. Folge von Naturereignissen, Schienenbruch, Kurzschluss, Anlagenbeschädigungen).

Die Absätze 1 bis 3 bezüglich der Betriebsstörungen wurden erarbeitet, um die Kompetenzen zu klären. Mit «mehrtägig» im Absatz 2 wird «mindestens 3 Tage» gemeint.

Der Absatz 4 war früher Artikel 11b Absatz 5. Er wurde hierher verschoben, da der Artikel 11b betrifft neu explizit nur die geplanten Bauarbeiten.

## **Artikel 14a - Pilotversuche**

Dieser neue Artikel ermöglicht Pilotversuche im Zusammenhang mit dem europäischen Projekt TTR. Beim Projekt TTR gibt es auf europäischer Ebene noch verschiedene offene Fragen bezüglich der genauen Ausgestaltung der TTR-Prozesse. Diese Bestimmung erlaubt es, Pilotversuche durchzuführen und somit Erfahrungen zu sammeln, die notwendig sind für die flächendeckende / definitive Einführung von TTR-Prozessen.

## **Artikel 15 Absatz 2 - Streichung Vertragsinhalt und öffentliche Publikation**

Der Vertragsinhalt der Netzzugangsvereinbarung hat sich seit der Erarbeitung der Mindestgrundlagen in der NZV weiterentwickelt. Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe e ist Aufgabe der TVS. Die Grundlagen für die Berechnung des Trassenpreises sind in der NZV und in der NZV-BAV festgelegt. Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe e und Buchstabe i sind bereits als Vorgabe in Ziffer 1.3 der Fahrdienstvorschriften, den Ausführungsbestimmungen der Infrastrukturbetreiberinnen, vorhanden. Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe j wird im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) festgelegt. SOB, BLS und SBB haben einen gemeinsamen Mustervertrag für die Netzzugangsvereinbarung ausgearbeitet. In diesem Muster wird auf die Zuständigkeit der TVS verwiesen. Eine entsprechende Auflistung der Vertragsinhalte ist heute entsprechend nicht mehr notwendig. Vor dem Hintergrund der anstehenden Umsetzung der TSI TAF/TAP<sup>6</sup> in der Schweiz sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Infrastrukturbetreiber und die Trassenvergabestelle derzeit dabei, das zukünftige Verhältnis zwischen den am Netzzugang und der Netznutzung beteiligten Akteuren bedarfs- und anforderungsgerecht neu zu definieren. Sobald diese Arbeiten abgeschlossen sind, können sie hier integriert werden. Damit alle Eisenbahnverkehrsunternehmen die gleiche Ausgangslage bei den Verträgen haben, gibt es einerseits die Kompetenz der RailCom, die Verträge auf Diskriminierungsfreiheit zu prüfen, und andererseits wird ein neuer Absatz 2 geschaffen, der die Veröffentlichung eines solchen Mustervertrages garantiert. Damit können sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen transparent über eine mögliche Vertragsgestaltung informieren.

In Artikel 15 Absatz 1 kann der Passus «und in doppelter Ausfertigung» gestrichen werden. Dieses Erfordernis führt im Zusammenhang mit den heute üblichen elektronischen Signaturen in der Praxis zu Umsetzungsproblemen. Die Netzzugangsvereinbarung ist gemäss Art. 15 Abs. 1 NZV schriftlich abzuschliessen. Diese Formvorschrift verlangt eine eigenhändige Unterschrift oder eine qualifizierte elektronische Signatur gemäss Bundesgesetz über die elektronische Signatur (Art. 14 des Bundesgesetzes vom 30. März 1911 betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (OR; SR 220)). Qualifizierte elektronische Signaturen nach der europäischen eIDAS-Verordnung gelten aufgrund fehlender Staatsverträge als nicht gleichwertig und verunmöglichen einen effizienten und zeitgemässen Abschluss von Netzzugangsvereinbarungen mit ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Rund ein Drittel der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Netzzugang bei SBB Infrastruktur haben beispielsweise ihren Sitz im Ausland. Für Infrastrukturbetreiber würde die Realisierung solcher Staatsverträge

<sup>6</sup> Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der EU 1305/2014 (Telematics Applications for Freight, TAF) und 454/2011 (Telematics Applications for Passengers, TAP)

eine erhebliche Erleichterung darstellen, nicht nur bei Netzzugangsvereinbarungen (NZV), auch bei Netzanschlussverträgen (EBG) und Anschlussgleisverträgen (GüTG).

### **Artikel 15a Übernahme der Durchführungsverordnung (UE) 2015/10 / - Kompetenz Einforderung Finanzgarantie**

Art. 5a NZV muss aufgrund der Übernahme der Durchführungsverordnung (EU) 2015/10 angepasst werden. Neu ist die Infrastrukturbetreiberin zuständig (siehe Erläuterungen zu Art. 5a NZV). In Anlehnung an die Handhabung auf europäischer Ebene ([Durchführungsverordnung \(EU\) 2015/10](#)) kann die Kompetenz der einzusetzenden Mittel von der Infrastrukturbetreiberin übernommen und in den grundsätzlichen Bedingungen des Netzzugangs nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe d NZV festgehalten werden. Mit der neuen Kompetenz der RailCom und der neuen Publikation der grundsätzlichen Bedingungen kann diese Anpassung vorgenommen werden.

### **Artikel 17 - Aufhebung auf Grund neuer Kompetenz TVS**

Die TVS stellt beim Inkasso der Trassenpreise sicher, dass die Infrastrukturbetreiberinnen die Trassenpreise auch gegenüber ihren eigenen Unternehmen korrekt und diskriminierungsfrei in Rechnung stellen. Die bisherige diesbezügliche Kompetenz des BAV kann entsprechend gestrichen werden.

### **Artikel 19 Absatz 3 Buchstabe e – Aufhebung des ETCS-Rabatts**

Gemäss Artikel 19c Buchstabe 2 der gültigen Fassung der NZV vom 1. Januar 2021 wird der ETCS-Rabatt bis zum 31. Dezember 2024 gewährt. Da eine Verlängerung nicht vorgesehen ist und diese Verordnungsanpassung per 1. Januar 2025 in Kraft gesetzt werden soll, wird der Rabatt gestrichen.

### **Artikel 19a Absatz 6 – Ersetzen des Begriffs Grenzbetriebsstrecken durch grenznahe Strecken**

Der Begriff «Grenzbetriebsstrecken» wurde durch «grenznahe Strecken» ersetzt. Der Begriff «Grenzbetriebsstrecken» wird künftig nur noch für den Bereich Betriebsbewilligungen verwendet. Für den Trassenpreis wird von «grenznahen Strecken» gesprochen, auf denen das BAV Erleichterungen gewähren kann. Dabei obliegt es dem BAV, die genaue Streckenliste festzulegen. Eine solche Erleichterung wird für jene grenznahen Strecken gewährt, auf denen ausländische Triebfahrzeuge verkehren, die für den Verschleissfaktor nicht eingepreist sind. Um die Diskriminierungsfreiheit zu gewähren, wird auf diesen Strecken allen Zügen der Pauschalpreis für den Verschleiss gewährt. Die zugehörige Streckenliste ist damit künftig im Anhang 1a der NZV-BAV zu publizieren.

### **Artikel 19c – Aufhebung des ETCS-Rabatts**

Dito Artikel 19 Absatz 3 Buchstabe e

### **Artikel 20a Absatz 3 – Ausweitung des Stromzuschlags auf die Strecke Emmenbrücke – Hübeli (Abzw) – Beinwil am See – Lenzburg und Anpassung der Berechnungsmethode für die pauschalen Stromsätze**

Der Zuschlag von 25% gilt auch auf der nicht interoperablen normalspurigen Strecke Emmenbrücke-Hübeli (Abzw) – Beinwil am See – Lenzburg für Fahrzeuge, die ihren Stromverbrauch nicht messen.

Die Methode zur Berechnung der Pauschalsätze in Anhang 5 NZV-BAV wurde geändert. Die Raten für jede Zugkategorie werden nun auf der Grundlage des Medians der Werte berechnet, die von der SBB auf den Fahrten während eines Zeitraums von 12 Monaten gemessen wurden. Diese Methode führt zu niedrigeren Strompreisen für die EVU und verursacht jedoch keine Kostenunterdeckung für die Infrastrukturbetreiberin.

## **Artikel 22 – Totalrevision des Artikels**

Die Zusatzleistungen basieren teilweise auf der Kerninfrastruktur nach Artikel 62 Absatz 1 EBG (z.B. das Rangieren), zum Teil aber auf zusätzlichen Anlagen, die aus Sicht der Infrastrukturfinanzierung nicht zur Kerninfrastruktur gehören (Artikel 62 Absatz 2 EBG). Diese Anlagen müssen aufgrund von Artikel 62 Absatz 2 EBG vollständig durch die Benutzer finanziert werden, es müssen also Vollkosten verrechnet werden. Um die Unterscheidung zwischen Zusatzleistungen zu Grenzkosten und solchen zu Vollkosten transparent zu machen, wird der Artikel neu formuliert und entsprechend gegliedert. Ein Teil der Zusatzleistungen der Kerninfrastruktur wird seit Einführung des Netzzugangs nach Knappheitspreisen verrechnet. Auch das wird neu klarer abgegrenzt.

## **Anhang 2 – Aufhebung des Anhangs 2**

Der Anhang 2 wird aufgehoben und die Streckenliste in den neuen Anhang 1a NZV-BAV übernommen. Der Begriff «Grenzbetriebsstrecken» soll künftig ausschliesslich für die Betriebsbewilligungen verwendet werden. In der Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV; SR 742.141.1) werden daher ein neuer Absatz 8 und ein neuer Anhang 8 für die Grenzbetriebsstrecken hinzugefügt (sep. Vorlage). Der Begriff «grenznahe Strecke» wird weiterhin für die Sicherheitsbescheinigungen und neu für den Trassenpreis verwendet.

## **2.2 Änderungen der Verordnung des BAV über den Netzzugang (NZV-BAV) SR 742.122.4**

### **Artikel 1 Absatz 5 – Übertragung der Liste der Grenzbetriebsstrecken von Anhang 2 NZV in den neuen Anhang 1a NZV-BAV**

Die Streckenliste im Anhang 2 NZV wurde in die NZV-BAV übertragen und ein neuer Anhang 1a zu diesem Zweck eingefügt (siehe Erläuterung zum Art. 19a Abs. 6 NZV).

### **Artikel 3 Absatz 3 – Ausweitung des Stromzuschlags auf die Strecke Emmenbrücke – Hübeli (Abzw) – Beinwil am See – Lenzburg**

Es handelt sich um eine Präzisierung. Die Bestimmung gilt für interoperable Strecken und die nicht interoperable Strecke Emmenbrücke – Hübeli (Abzw) – Beinwil am See – Lenzburg.

### **Artikel 3 Abs. 4 – Abschaffung des Stromzuschlags für Schienenfahrzeuge ohne Rekuperationsbremsen**

Es handelt sich um eine Vereinfachung. Die pauschalen Ansätze für den Stromverbrauch wurden aktualisiert und gelten ab 2025 unterschiedslos für Fahrzeuge mit oder ohne Rekuperationsbremsen. Der Anteil der Fahrzeuge ohne Rekuperationsbremsen und ohne Energiemessung beträgt weniger als 1% des gesamten Verkehrsvolumens. Dabei handelt es sich um alte Fahrzeuge, die mittelfristig ausser Betrieb genommen und durch neue, rekuperationsfähige Fahrzeuge ersetzt werden. Der Zuschlag für nicht rekuperationsfähige Fahrzeuge hat daher keine Anreizwirkung mehr. Schliesslich werden die Stromkosten durch den Zuschlag für Fahrzeuge ohne Energiemessung (Art. 20a Abs. 3 NZV) bereits vollständig gedeckt.

### **Artikel 4 – Aufhebung des ETCS-Rabatts**

Gemäss Artikel 19c Absatz 2 der gültigen Fassung der NZV vom 1. Januar 2021 ist der ETCS-Rabatt bis zum 31. Dezember 2024 gewährt. Da eine Verlängerung nicht vorgesehen ist, wird der Rabatt gestrichen.

### **Artikel 8 – Trassenzuteilung bei Bestellkonflikten**

Die Kompetenz der Trassenzuteilung ist bei der Trassenvergabestelle, siehe NZV Artikel 12c Absatz 2 Buchstabe b.

### **Artikel 9 - Bietverfahren**

Die Kompetenz der Trassenzuteilung ist bei der Trassenvergabestelle, siehe NZV Artikel 12c Absatz 3.

### **Artikel 10 - Trassenzuteilung bei zeitweisen Kapazitätsbeschränkungen für Bauarbeiten**

Im Titel und im Absatz 1 geht es darum, die Begriffe zu homogenisieren: Kapazitätsbeschränkungen gemäss NZV Artikel 11b Absatz 2.

### **Artikel 10 Absatz 2 - Trassenzuteilung anhand des Netznutzungsplans**

Es geht um die Konkretisierung und Harmonisierung der Regeln für die Trassenzuteilung anhand des Netznutzungsplans. Diese Regelung existiert bereits im Netznutzungskonzept zum Ausbauschnitt 2035 für die Erstellung der Netznutzungspläne.

### **Artikel 10 Absatz 3 – Anpassung von bereits zugewiesenen Trassen**

Es wird explizit präzisiert, dass die Trassenvergabestelle die bereits zugewiesenen Trassen anpassen kann, im Fall von Kapazitätsbeschränkungen die im Netznutzungsplan nicht abschliessend berücksichtigt wurden, dh. in den Fällen gemäss Absatz 1 und 2.

### **Artikel 10a - Anforderungen an den Ersatzverkehr**

Der Artikel wird umbenannt, da ein Teil des Inhalts gestrichen wird.

Die aktuelle Absätze 1 und 2 werden aufgrund der Änderung von Artikel 11b Abs. 3 NZV gestrichen.

### **Artikel 10b und 10d – Kosten und Pauschale bei Kapazitätsbeschränkungen**

Es geht um die Begriffe zu homogenisieren: Kapazitätsbeschränkungen gemäss NZV Artikel 11b Absatz 2.

### **Artikel 10c - Entschädigung im übrigen Verkehr**

Gemäss Absatz 1 entrichtet im Güterverkehr auf Normalspurstrecken die Infrastrukturbetreiberin dem Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Umleitungen auf der Schiene eine Entschädigung von 800 Franken pro betroffenen Zug, ausgenommen Dienstzüge.

Ebenso ist eine Umleitung in Bahnhofsgebieten entschädigungspflichtig, wenn dadurch die maximale Zuglänge oder das maximale Zuggewicht reduziert wird.

### **Artikel 11, 12 und 12a – Abschaffung überholter Übergangsbestimmungen**

Diese drei Artikel bzw. Übergangsbestimmungen sind nicht mehr gültig und sollen gestrichen werden.

### **Anhang 1a – Neuer Anhang mit der Liste der grenznahen Strecken für die Pauschalierung des Basispreises Verschleiss**

Der Anhang 1a gilt dabei nur für den Bereich Trassenpreis und nur für die Pauschalierung des Basispreises Verschleiss. (Siehe weitere Informationen unter der Erläuterung zu Anhang 2 NZV)

## **Anhang 1a<sup>bis</sup> – Umbenennung**

Der bisherige Anhang 1a wird in Anhang 1a<sup>bis</sup> umbenannt.

## **Anhang 5 – Abschaffung der Strompauschale für Fahrzeuge ohne Rekuperationsbremse**

Die pauschalen Ansätze für den Stromverbrauch wurden auf der Grundlage der gemessenen Medianwerte aktualisiert und gelten nun unterschiedslos für Fahrzeuge mit oder ohne Rekuperationsbremse. (vgl. Art. 3 Abs. 4 NZV-BAV und Art. 20a Abs. 3 NZV für weitere Erläuterungen).

### **2.3 Totalrevision der Fahrplanverordnung (FPV) SR 745.13**

Die letzte Überarbeitung der Fahrplanverordnung erfolgte im Jahr 2020. Aufgrund der Verschiebung eines Artikels und der auch sprachlichen Änderungen, die mehr als die Hälfte der Artikel betreffen, wird eine Totalrevision durchgeführt. Der Fahrplan ist auch heute noch ein wichtiger Pfeiler des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Die Instrumente zur Erstellung und Lieferung von Fahrplandaten haben sich in den letzten Jahren weiterentwickelt und die Verordnung wird punktuell ergänzt.



### **Artikel 1 Geltungsbereich und Anpassung Begriff Unternehmen**

Hinsichtlich des Gegenstandes und des Geltungsbereichs sind keine Änderungen erforderlich. Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b kann z.B. auf kantonal bewilligte Seilbahnen angewendet werden. Artikel 1 Absatz 2 gilt zum Beispiel für Seilbahnen, die nur für Skifahrerinnen und Skifahrer zugänglich sind.

Im Rahmen der Revision des PBG wird der Begriff «Transportunternehmen» nicht mehr verwendet. Der Begriff in der ganzen Fahrplanverordnung ist entsprechend auf «Unternehmen» anzupassen.

### **Artikel 2 Flexibilisierung Fahrplanverfahren und Anpassung Begriff Fahrplanperiode**

Es gibt Bestrebungen, die Fahrplanperioden zu verkürzen bzw. zu flexibilisieren. Vertreter des Ortsverkehrs und auch des internationalen Personenverkehrs befürworten eine zunehmend rollende Planung. Eine offene Formulierung ermöglicht es dem BAV, die Fahrplanperioden auch in Zukunft an Veränderungen anzupassen. Die Grundsatzdiskussion über die Vor- und Nachteile vom Fahrplan zur rollenden Planung wurde diskutiert. Die Flexibilisierung im Rahmen des TTR wird vor allem im Güterverkehr Vorteile bringen. Im Personenverkehr ist die Flexibilisierung aus Sicht BAV aktuell kein Thema. Hier überwiegen derzeit noch die Nachteile im Bereich der Kundeninformation, der fehlenden Koordinationsmöglichkeiten und Mangelnde Stabilität im Betrieb.

Im Rahmen der Revision der ARPV sowie der Revision der NZV wird nur noch der Begriff Fahrplanjahr verwendet. Der Begriff in der Fahrplanverordnung ist entsprechend auf Fahrplanjahr anzupassen.

### **Artikel 3 Ablauf des Fahrplanverfahrens**

Seit der letzten Revision wurden die Instrumente weiterentwickelt. Heute wird anstelle des Fernverkehrskonzeptes der NNP erstellt. Dieser hat seine rechtliche Grundlage in der NZV. Die provisorische und definitive Trassenzuteilung ist ebenfalls in der NZV geregelt und wird von der TVS umgesetzt. Entsprechend können die Instrumente an dieser Stelle gestrichen werden.

Da sich die Rollen der verschiedenen Akteure weiterentwickelten, ist eine vermehrte jährliche Abstimmung zwischen den beteiligten Stellen erforderlich. Gemäss [Artikel 11 Absatz 1 NZV](#) erfolgt die ordentliche Trassenzuteilung abgestimmt auf das Fahrplanverfahren. Das BAV legt die Fristen für die Beantragung von Trassen und das Zuteilungsverfahren in Anwendung des Zeitplans nach [europäischen Vorgaben](#) zusammen mit jenen für das Fahrplanverfahren fest. Das BAV veröffentlicht jährlich die geltenden Fristen unter [Fahrplanverfahren \(admin.ch\)](#).

#### **Artikel 4 Streichung Instrument Fernverkehrskonzept**

Das Instrument des Fernverkehrskonzepts wurde in den letzten Jahren nicht mehr umgesetzt. Etabliert haben sich Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungspläne (NNP), die dazu dienen, die Fahrrechte (Trassen) für den Güter- und Personenverkehr auf dem schweizerischen Schienennetz gleichberechtigt zu sichern. Diese umfassen auch den schweizerischen Fernverkehr sowie den internationalen Verkehr.

Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) kann im Rahmen der Ämterkonsultation des NNK (stützt sich auf die beschlossenen Ausbauschnitte, in welchem der Bundesrat die mindestens zu sichernde Anzahl Trassen festlegt) zu wesentlichen Fahrplanänderungen im Eisenbahnverkehr Stellung nehmen.

Die Kantone können im Rahmen der Anhörung jeweils im September ein, zwei und sechs Jahre vor dem Fahrplanwechsel Stellung zu den NNP nehmen (bspw. im September 2023 zu NNP 2025, 2026 und 2030).

Im Fahrplanentwurf finden alle Akteure die Anpassungen jeweils im Mai vor dem Fahrplanwechsel. Dieser umfasst neu den gesamten konzessionierten Personenverkehr.

#### **Artikel 5 Fahrplan-Entwurf**

Aufgrund der Anpassung von Artikel 3 FPV (Ablauf des Fahrplanverfahrens) muss dieser Artikel entsprechend an das neue Verfahren angepasst werden.

Unternehmen im Sinne von Art. 1 Abs. 1 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV) erstellen der Fahrplanentwurf unter Berücksichtigung des Netznutzungsplans. Dieser zusätzliche Artikel soll die Kohärenz zwischen den verschiedenen Instrumenten gewährleisten. Auch wenn die Trassenvergabe erst im Sommer definitiv erfolgt, muss sich der Fahrplanentwurf im Frühling massgeblich am Netznutzungsplan orientieren.

#### **Artikel 6 Verschiebung Instrument Definitiver Fahrplan nach Artikel 7 FPV**

Aufgrund der Reihenfolge im Prozess wird der Artikel nach der Koordination als neuer Artikel 7 FPV aufgeführt.

Die definitive Trassenzuteilung hat ihre Rechtsgrundlage in der NZV. Ein entsprechender Verweis ist zu streichen.

Wird der Fahrplan aufgrund von Fahrplanänderungen während der Geltungsdauer, planbare Betriebsunterbrechungen, unvorhersehbaren Betriebsunterbrechungen oder sonstigen Abweichungen vom Fahrplan angepasst, so ist er verbindlich. Die Artikel 12, 13 und 14 sind entsprechend zu ergänzen.

## Artikel 7 Begriffsklärung für die Anhörung Konsultation interessierter Kreise

Der Begriff der Anhörung hat immer wieder für Verwirrung gesorgt. Die Bürgerinnen und Bürger dachten, sie hätten ein Beschwerderecht. Dies ist nicht der Fall. Bürgerinnen und Bürger sowie interessierte Kreise können sich im Verfahren über Fahrplanänderungen informieren und ihre Reflektionen teilen, damit das Angebot besser wird und mögliche Planungsfehler bereinigt werden können. Dabei geht es zum Beispiel um Anschlüsse, welche möglich werden, wenn der Fahrplan um einige Minuten geschoben wird.

## Artikel 8 Koordination

Die Koordination erfolgt nach dem Entwurf. Die Erstellung des definitiven Fahrplans erfolgt aufgrund der Vorgaben der Besteller sowie der Eingaben des BAV, der Kantone, des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) und der TVS Die Stellungnahmen der interessierten Kreise (neu Art. 5 FPV) sind dabei zu berücksichtigen.

## Artikel 9 Weiterentwicklung Grundsätze auf Grund technischen Entwicklung

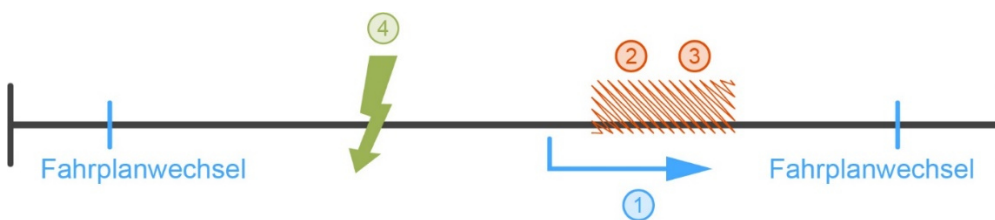
Aufgrund der Digitalisierung ist eine Ausnahmeregelung für Linien des Ortsverkehrs und Angebote ohne Erschliessungsfunktion nicht mehr erforderlich. Heute können alle Fahrpläne für elektronische Auskunftssysteme einer entsprechenden Stelle eingereicht werden. Der erste Teil des Artikels 9 Absatz 2 FPV (neu Art. 8 Abs. 1 FPV) kann daher gestrichen werden.

## Artikel 11 Änderung des Fahrplans während der Geltungsdauer in Systemen

Aufgrund der Digitalisierung und der Einführung der Systemführerschaft Kundeninformation ist die Übertragung der geänderten Fahrplandaten in die elektronischen Auskunftssysteme zwingend erforderlich und muss in der Fahrplanverordnung entsprechend ergänzt werden.

Fahrpläne können oder müssen unter Umständen auch unterjährig, d.h. während des Fahrplanjahres, angepasst werden. Die Stabilität des einmal kommunizierten Fahrplans ist eine Stärke des schweizerischen öV und muss erhalten bleiben.

Änderung des Fahrplans während der Geltungsdauer werden im Laufe des Fahrplanjahres gemacht und bleiben bis zum nächsten Fahrplanwechsel in Kraft. Dies entspricht in der Grafik dem Fall 1.



① Änderung des Fahrplans während der Geltungsdauer

② ③ Planbare Betriebsunterbrechungen

④ Unvorhersehbare Betriebsunterbrechungen

## Artikel 12 Planbare Betriebsunterbrechungen

Dieser Artikel wird neu in zwei Artikel (neu zusätzlich Art. 13) unterteilt. Dabei wird neu in planbare oder unvorhersehbare Betriebsunterbrechungen unterteilt. Planbare Betriebsunterbrechungen, z.B.



durch Bauarbeiten, die nicht im Jahresfahrplan abgebildet werden können, sind in der obigen Abbildung als Fall 2 und 3 dargestellt. Der neue Artikel 13 ist im Fall 4 abgebildet. Das Ereignis konnte nicht geplant oder vorhergesehen werden. Dies ist vor allem bei Naturereignissen oder Unfälle der Fall.

Aufgrund der Digitalisierung und der Einführung der Systemführerschaft Kundeninformation ist die Übertragung in die elektronischen Auskunftssysteme in beiden Fällen zwingend erforderlich.

### **Artikel 13 Andere Abweichungen vom Fahrplan in Systemen**

Aufgrund der Digitalisierung und der Einführung der Systemführerschaft Kundeninformation können die Übermittlung von Echtzeitdaten und anderen Abweichungen vom Fahrplan kommuniziert werden. Das BAV kann Unternehmen Ausnahmen von der Pflicht der Übermittlung an die vom BAV bezeichnete Stelle gewähren. Dies kann z.B. bei Unternehmen der Fall sein, die nicht über öffentliche Mittel verfügen oder bei denen die technischen Voraussetzungen nicht gegeben sind. Eine Ausnahmeregelung kann auch zeitlich begrenzt werden, bis neue Systeme erfasst sind.